

Saab 9-5 Estate Anniversary Edition 2007

NEVS-brevet onsdag 20 februari

1. **Koenigseggs nya får FreeValve-teknik och etanol-V8 på 2,9 liter med 1 050 hk**
2. **Nya Volvo V60 Cross Country – film från provkörningen**
3. **Efter haveriet vågar ingen ställa krav om vätgas**
4. **Citroëns nya elbil lika viktig som 2CV**
5. **De flåsar Tesla i nacken – här är elbilarna som är redo att köra om**
6. **Mercedes eldrivna suv EQC kommer i produktionsfärdigt utförande i vår**
7. **Prov: Suzuki Vitara**
8. **Provkörning av Kia ProCeed 1,6T GDi**
9. **Prov: 3 generationer BMW-åttor – 850i mot Z8 och i8**
10. **Jaguars Tesladödare en dröm att köra – till dess ångesten tar över**
11. **Bilbyggarquiz del 1**
12. **Quiz: Hur mycket kan du om Saab?**
13. **Italienska Giardinettas**
14. **Grattis Vauxhall Viva!**

1. Koenigseggs nya får FreeValve-teknik och etanol-V8 på 2,9 liter med 1 050 hk

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-02-15 11:50

På Twitter har det läckt ut nya uppgifter om Koenigseggs "instegsmodell". Låter lovande!



En ny modell utvecklas just nu hos Koenigsegg Automotive i Ängelholm. Men vad blir det för bil?

Just nu är det full fart hos Koenigsegg Automotive i Ängelholm. Kapitaltillskottet från Nevs i Trollhättan innebär att man kan anställa ett hundratal nya utvecklare för att snabba upp arbetet med den nya "instegsmodellen" – som ska kosta cirka tio miljoner kronor.

Arbetet med den nya modellen har pågått i över ett år men faktauppgifterna är få. Christian von Koenigsegg har berättat i en intervju med brittiska Top Gear att den nya modellen blir en laddhybrid som ska vara CO2-neutral och kunna köras på etanol/metanol. Motorn ska även få den nya tekniken med "fria ventiler" från systerbolaget FreeValve.

I det nya numret av auto motor & sport nummer 5-2019 har vi en intervju med Christian von Koenigsegg där han berättar mer om framtidsplanerna tillsammans med Nevs. Tidningen går att läsa digitalt, för prenumeranter, på den här länken. Finns i butik från 21 februari.

En person som påstår sig veta mer är Twitteranvändaren "AutoPap". I ett inlägg nyligen (se nedan) berättade AutoPap att han sett Koenigseggs nya modell och att den har en 2,9-liters V8-hybrid på 1.050 hk. Bilen är byggd i kolfiber och aluminium, med kolfiberfälgar.

Det är svårt att bedöma sanningshalten i uppgifterna men AutoPap hävdar att han har insyn i olika projekt hos sportbilstillverkare. Om något år får vi sannolikt veta mer om Koenigseggs nya modell – ska vi gissa på premiär under Genèvesalongen 2020?

This evening I saw a car that's just about to enter production with a 2.9 litre V8 1050bhp hybrid engine. Aluminium and carbon body with carbon fibre wheels.
It's stunning.
— AutoPap (@AutoPap) February 13, 2019



Den nya modellen från Koenigsegg ska byggas i kolfiber och aluminium, kanske något liknande som tidigare modeller? På bilden Agera RS kolfiber-monocoque med deformationszon i aluminiumbalkar i fronten.



[Christian von Koenigsegg planerar ny, CO2-neutral sportbil för 10 miljoner kronor]()



[Koenigsegg och Nevs AB i nytt partnerskap – nya bilmodeller kan byggas i Trollhättan]()



[Allt om tekniken med fria ventiler från FreeValve och Koenigsegg]()



[Koenigsegg och Qoros visar fria ventiler – FreeValve och Qamfree]()

Teknikens Värld ALLT OM BILEN

2. Nya Volvo V60 Cross Country – film från provkörningen

Mattias Rabe 14 februari 2019

Hur står sig nya Volvo V60 Cross Country mot storebror V90 Cross Country? Bland annat det får du reda på när du hänger med Hans Hedberg på första provkörningen av andra generationen V60 Cross Country.



***FILM**: https://delivery.youplay.se/r/DD79A*

Det var ett tag sedan nya Volvo V60 Cross Country premiärvisades. Nu, snart fem år senare, är modellen sedan ett par veckor tillbaka synlig hos Volvo-handlarna. Kort innan lanseringshelgen var Teknikens Världs Hans Hedberg och körde nykomlingen för första gången. En stor del av körningen gick på den tjocka isen som täcker Bottenviken utanför Luleå. Det är här du som teknikensvarld.se-besökare kommer in i bilden. Fotograf Glenn Lindberg var nämligen med och förevigade provkörningen på film och du får därmed hänga med på första provturen samtidigt som du får höra Hans tankar om nya V60 Cross Country.

Längre fram mot våren kan du räkna med ett djuplodat test av nya V60 Cross Country som då får gå en tuff match mot konkurrenterna. Missa inte det!

GALLERI
Volvo V60 Cross Country 2019
33 bilder

Mattias Rabe

SVENSKA DAGBLADET

3. Efter haveriet vågar ingen ställa krav om vätgas

Av Jonas Fröberg 2019-02-16 13.00

Krönika
Detta är en personligt skriven text. Eventuella åsikter som uttrycks är skribentens egna.
I bränslecellsbilen tankar man, förenklat, vätgas som vore det bensin ur en slang med en stor fördel: det går snabbt.

Varför skriver ni inte om bränslecellsbilar? Frågan kommer med jämna mellanrum. Svaret skulle kunna lyda: bränslecellsbilar tankar man med vätgas som bara finns på fyra mackar i Sverige. Därför är ämnet dött. Punkt. Men det är det inte.



Bränslecellsbilen har en stor fördel: den går snabbt att tanka.

En bränslecellsbil är förenklat en elbil utan batteriproblem. Ni vet, att det tar minst en halvtimme att ”snabbladda” ett batteri på långfärder, att batterier ännu är alldeles för dyra och ibland tarvar smutsig el för att tillverkas. Exakt hur kobolten hämtas från gruvorna i Kongo vill vi inte veta.

I det dryga decennium jag bevakat bilindustrin har det hetat att bränslecellsbilen är "10 år bort". Nu finns faktiskt bilar: Toyota Mirai och under 2017 fanns Hyundai IX35 FCEV. Det året nyregisterades 14 bränslecellsbilar av dessa två enda modeller och 2018 såldes endast fem (5) Toyota Mirai.

Antal bränslecellsbilar hittills 2019: noll (0).

Varför?

Låt mig gå tillbaka till 2005 för att börja leta svaret: då kom den så kallade pumplagen där alla mackar över en viss storlek måste ha förnybart bränsle (alternativet var att slå igen). Många mackägare satsade på E85 – etanol – eftersom alternativet, en tapp för biogas var mycket dyrare. Därefter dog etanolbilen en tämligen oförklarlig politisk död där många, många privatpersoner kände sig lurade. För att inte tala om de före detta mackägare på landsbygden som tvingats slå igen.

Därefter subventionerades snåla dieselbilar av miljöpolitiker. I dag vet vi hur det gick (även om de allt färre dieselbilar som säljs i dag ironiskt nog på grund av nya lagkrav aldrig varit så rena).

Nu lyfts elbilar fram. Politiker pressas att finansiera fler laddstolpar vilket är helt nödvändigt för elbilsutvecklingen.

Det är bra och samtidigt vill jag ända lyfta fram bränslecellsbilar. Men att i dag, efter etanol-haveriet och en infekterad landsbygdsdebatt, gå till politiker och mitt i ropen efter fler elstolpar viska: "Jo, ehem, det är bra men ni borde subventionera typ 800 av något som heter vätgas-pumpar också".

Det kommer inte att hända. Inte nu.

Samtidigt fortsätter flera stora spelare i bilindustrin att hålla utvecklingen av vätgas- och bränslecellsbilar puttrande: Daimler, Audi, Toyota, Honda och Hyundai-Kia för att nämna några.

Det är bra. Kanske dominerar bränslecellsbilar om 15 år. Men just nu är de lika döda som eta-nolen.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Citroëns nya elbil lika viktig som 2CV

Peter Klemensberger 14 februari 2019

Under Genèvesalongen ska Citroën visa upp ett koncept som ska mynna ut i en billig elbil för storstaden. En modell som ska vara lika viktig för märket som klassikern 2CV var på sin tid.





Citroën fyller 100 år och firar detta bland annat med att presentera två nya konceptbilar. Komfort, märkets paradgren, kommer att vara i fokus på bilen som presenteras i Paris under maj månad. Men redan till Genèvesalongen som håller öppet mellan den 7 och 17 mars, är det ”urban mobilitet” som gäller med ett första koncept. Det är ett begrepp som alla biltillverkare pratar om nu för tiden och som brukar innebära en bil med kompakta mått, uppkoppling och eldrift.



I ett klipp från Citroën (se nedan) pratar vd:n Linda Jackson och koncepten och i slutet skymtar bilder på det som förmodligen är det som ska presenteras i Genève. Bilderna avslöjar inte mycket men visar en orange bil, LED-ljusdetaljer, dörrsidor och en fyrkantig ytterbackspegel. Småbilar är också det ett av märkets paradgrenar med modeller som C1/C2/C3, Visa men kanske främst 2CV på meritlistan. Citroëns marknadschef Arnaud Belloni har tidigare i brittiska Autocar berättat att konceptet ska vara en revolution för märket och kommer att vara lika viktig som just 2CV var på sin tid. Konceptet ska mynna ut i en eldriven citybil med en överkomlig prislapp men några detaljer har inte släppts i dagsläget. Att den primitiva auran från 2CV finns närvarande avslöjas till viss del av en bild som visar bilens dörrhandtag i form av en flärp.När det gäller elektrifiering har man tidigare gjort klart att 80 procent av märkets bilar ska ha elmotor 2023 – alltså vara helt eldrivna eller av hybridtyp.

FILM: https://youtu.be/XxX4HfIrBDI



Citroën 2CV



Modellen 2CV tillverkades 1948-1990. Närmare fyra miljoner exemplar av modellen byggdes, mer än det dubbla om man räknar med varianter på modellen. 1988 flyttades produktionen från Frankrike till Portugal. 1967 kom en modern variant av 2CV vid namn Dyane då intresset för 2CV dalat men intresset fick fart på nytt under det tidiga 70-talet tack vare oljekriser och suget efter enkla ”anti-bilar”. 649 exemplar tillverkades av 2CV Sahara 4×4 med fyrhjulsdrift och dubbla motorer. På bilden ovan ses Teknikens Världs testlag som i nummer 17/1981 tar sig av Dyane, 2CV6 Club, 2CV Charleston och Acadiane.

Peter Klemensberger

5. De flåsar Tesla i nacken – här är elbilarna som är redo att köra om

Publicerad 2019-02-17 10:28 **av VA.se**

Världens fordonsjättar kapprustar för att komma i fatt marknadsledaren. Samtidigt brottas Tesla med produktionsproblem och tvingades nyligen sänka priserna. Läge för omkörning?



”Tesla-dödare” är ett epitet som använts flitigt i affärspressen senaste åren. Det är inte konstigt med tanke på den pågående kapprustning bland världens ledande biltillverkare. Ingen vill missa racet när marknaden exploderar.

Försäljningen av laddbilar ökar snabbt – med nästan 50 procent i Sverige under fjolåret, enligt Bil Swedens siffror – men först om några år väntas det stora genombrottet.

År 2026 kommer el- och laddhybrider dominera svenska marknaden, spår organisationen Power Circles. Fyra år senare, 2030, rullar 2,5 miljoner laddbara fordon bara i Sverige, enligt deras prognos.

Samma år beräknas det finnas 125 miljoner elbilar i världen, enligt internationella energirådets prognos från förra året.

Branschens omslagspojke Elon Musk har hittills lyckats definiera produktkategorin med sitt hajpade Tesla. Inte olikt vad Steve Jobs och Apple en gång gjorde med banbrytande smarta telefoner.

Elon Musks plan är att göra elbilen folklig med Tesla Model 3. Trots en prislapp på över 40 000 dollar råder ett "galet sug" efter bilen med hans egna ord. Försäljningsmässigt är den nummer ett på marknaden och har blivit en slags måttstock för hela branschen, rapporterar tech- och innovationssajten Newatlas.

Läs även: Så mycket kostar Tesla Model 3 i Sverige – och så dyr är den att bygga

Samtidigt trappas konkurrensen upp med en lång rad nya modeller och kommande lanseringar.

Här är några av de vassaste konkurrenterna till Tesla och Elon Musk:

Nissan Leaf e+

Uppgraderade Leaf e+ lanseras under mitten av året i USA och Europa. Den har omkring 40 procent större räckvidd än sin föregångare Leaf.



2019 Audi e-tron SUV

Under våren lanseras Audis första hel-elektriska bil i USA. Accelerationen är inte dålig för än SUV-modell men långtifrån Teslas lyxigare Model X, skriver Newatlas.

Hyundai Kona SUV

Sydkoreanska biltillverkaren konkurrerar med ett relativt lågt pris, omkring 36 000 dollar. Rullas ut på marknaden i början av året.

Kia Niro

Helt eldriven crossover från Kia som lanseras i början av året.

Porsche Taycan

Blixtsnabb acceleration – under 3,5 sekunder från 0 till 100 km/h – utlovas när Porsche släpper lös sin första elektriska sportbil. Beräknas finnas på marknaden 2020.



Jaguar I-Pace SUV

Jaguars första hel-elektriska bil är redan ute på marknaden och konkurrerar snarare mot Tesla Model X än Model 3. Prismässigt ligger den mellan de två Tesla-modellerna.

Volvo Polestar 2

Volvos elektriska prestigemärke Polestar har pekats ut som en av Teslas främsta utmanare. En direkt konkurrent till Model 3, med liknande räckvidd och prislapp. Den 27 februari ska Polestar avslöja fler detaljer.



Läs mer: Volvo Cars elbilsmärke visar första bilden på Polestar 2

BMW i3

En av de första elbilarna på marknaden som hoppas locka nya kunder med en uppgraderad 2019-version. Den ska ha förbättrad räckvidd tack vare ett nytt batteri.

Chevrolet Bolt

Priset på omkring 37 000 dollar är ett försäljningsargument. Har utvecklats prestandamässigt sedan lanseringen av första elbilsmodellen.

Lucid Air

Kalifornienbaserade biltillverkaren Lucid Motors ligger i startgroparna för produktion av sin omtalade Lucid Air. Har i testkörningar kommit upp i häpnadsväckande 379 kilometer i timmen.

Mercedes EQC

Mercedes Benz har investerat 10 miljarder euro i sin nya produktionsplattform för elbilar. EQC är först ut på marknaden när den lanseras i mitten av 2019.

Nio ES6

Kinesiska elbilltillverkaren lanserar ES9 med en omtalad innovation: batteriet går att byta ut istället för att ladda. Finns än så länge enbart på kinesiska marknaden.

Källor: *New Atlas/Veckans Affärer*

RECHARGE

6. Mercedes eldrivna suv EQC kommer i produktionsfärdigt utförande i vår

Av Erik Söderholm, Publicerad 2018-02-17 kl 08:08

Du som går och väntar på en eldriven suv kommer snart ha betydligt fler alternativ att välja på än idag. Jaguar ska börja sälja nya I-Pace och därefter kommer Audi e-tron Quattro.



Även Mercedes ska lansera en eldriven suv. Den har redan visats upp i konceptform och hette då Generation EQ. Nu står det klart att den produktionsfärdiga versionen ska visas upp på bil-salongen i Genève som drar igång i mars.

Det här blir Mercedes första produktionsmodell i den så kallade "EQ-familjen". Den ska bestå av både helt eldrivna modeller och laddhybrider. Först ut blir alltså en suv och den hamnar i ungefär samma storleksklass som Mercedes GLC och Volvo XC60.

Mercedes EQC, som modellen ska heta, ska börja säljas 2019 och får en räckvidd på 50 mil i NEDC-körcykeln. Det borde innebära knappt 40 mil i verkligheten, som bäst.

Mercedes EQC ska följas av en mindre halvkombimodell som heter EQA.



Mercedes tror på laddhybrider – nya EQ Power-modellerna kan fixa tio mil på en laddning



Första intrycket av Mercedes EQ: En luftig, smart och snygg suv med eldrift

7. Prov: Suzuki Vitara

Av Julia Brzezinska, Publicerad 2019-02-15, 08:53

Skippar diesel samt bjuder på generös utrustning och säkerhet som standard



Vad är nytt?

Suzuki Vitara är snyggare, kosmetiskt syns den största förändringen i grillen som fått fem feta kromade ribbor. Dessutom är lamporna nya fram och bak.

Suzuki har rustat upp rejält på säkerhetssidan och bakat in alla funktioner i standardutrustningen. Autobromsen reagerar även på fotgängare och den adaptiva farthållaren fungerar vid kökörning förutsatt att man inte står stilla längre än två sekunder.

Nytt är också skyltavläsning samt filhållning och dödavinkeln-varning. Dessutom varnar bilen för korsande trafik om man backar ut från en parkeringsplats eller liknande. Bra!



Suzukis 1,4-litersmotor har fått sällskap av en CO2-trimmad trecylindrig bensinmotor på en liter och 112 hästar som vi tyvärr inte fick testa. Den ersätter den gamla 1,6-litersdieseln och i nuläget erbjuder man inga dieselalternativ.

Att hybrider är att vänta är troligt men i skrivande stund är det inte bekräftat när de kommer. Invändigt har det tillkommit en LCD-färgskärm mellan hastighets- och varvräknaren, och armstöd även i framsätet.

Hur är den att köra?

Bland B-suvarna hävdar sig Vitara bra. Föregångaren placerade sig på andraplats i vårt test 2015 mot Citroën C4 Cactus, Fiat 550X, Mazda CX-3, Renault Captur och Skoda Yeti. Styrningen är inte fullt så snabb som i Mazda men inte alls så vevig som i Cactus. Lagom och bra.



Solar Yellow och Gray-ish
heter de nya metallicklackerna för 5 500 kronor. Snyggt!

Den pigga 1,4-liters-motorn är på hugget och sportläget ger en fin extraknuff! Vitara har blivit tystare än sin föregångare även om man fortfarande kan höra lite vindsus.

De goda utrymmena är bibehållna och chassit har fin balans. Fjädringen tillgodoser både bekvämlighet och väghållning. Men tyvärr får jag träsmak av förarstolen redan efter två timmars körning.

Nördfakta

Ursäkta ämnesbytet, men nya Suzuki Jimny ("G-wagens lillebror") var på plats under pressvisningen och stal en del av showen! Skogsgrön lack, snygga retrodetaljer och rejäla doningar som diffspärr och lågväxel charmade byxorna av journalisterna. Orderböckerna är redan fulltecknade i Japan och de glada nyheterna är att Jimny även kommer att säljas även i Sverige.



Borde jag köpa en?

Suzuki har förenklat utrustningnivåerna och i grundutrustningen ingår det mesta man behöver. Lägger man till 20.000 kronor får man den högsta nivån "Inclusive" som innehåller analog klocka, LED-halvljus, lite fräsigare 17-tumsfälgar, mocka- och konstläderskladsel, navigation, nyckellöst startsystem, panoramaglastak, parkeringssensorer fram och bak plus lite till.

Vitara i det enklaste utförandet med minsta motorn med manuell låda går att köpa för lanseringspriset 199.000 kronor.

Vill man ha den starkare motorn med automatlåda och Inclusivepaketet landar prislappen på 264.900 kronor (lanseringspris 249.900 kronor) – då fattas ganska många tusenlappar upp till nya klasskungen Volkswagen T-Roc som bjuder på något skarpare körupplevelse men å andra sidan inte ger lika mycket funktioner i standardförande.

TEKNISKA DATA

SUZUKI VITARA 1,4 BOOSTERJET INCLUSIVE

MOTOR: R4, bensin, 1 373 cm³, 140 hk vid 5 500 r/min, 220 Nm vid 1 500–4 000 r/min. 6-stegad automatlåda (finns även med 5-växlad manuell). Fyrhjulsdrift ny standard på alla bilar.

KAROSS: L/b/h 4 175/1 775/1 610 mm. Axelavstånd 2 500 mm. Markfrigång 185 mm. Totalvikt 1 730 kg. Bagage (VDA) 375–710 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 10,2 sek. Toppfart 200 km/h. Förbrukning 6,1 l/100 km. CO_2 139 g/km.

PRIS: 264 900 kronor. Aktuell nu.

SUMMERING

PLUS: Man får mycket bil för pengarna. Generös standardutrustning med alla säkerhetssystem och 4WD.

MINUS: Sittkomforten ger träsmak vid långkörning. Charm.

★★★★

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Provkörning av Kia ProCeed 1,6T GDi

Glenn Lindberg 17 februari 2019

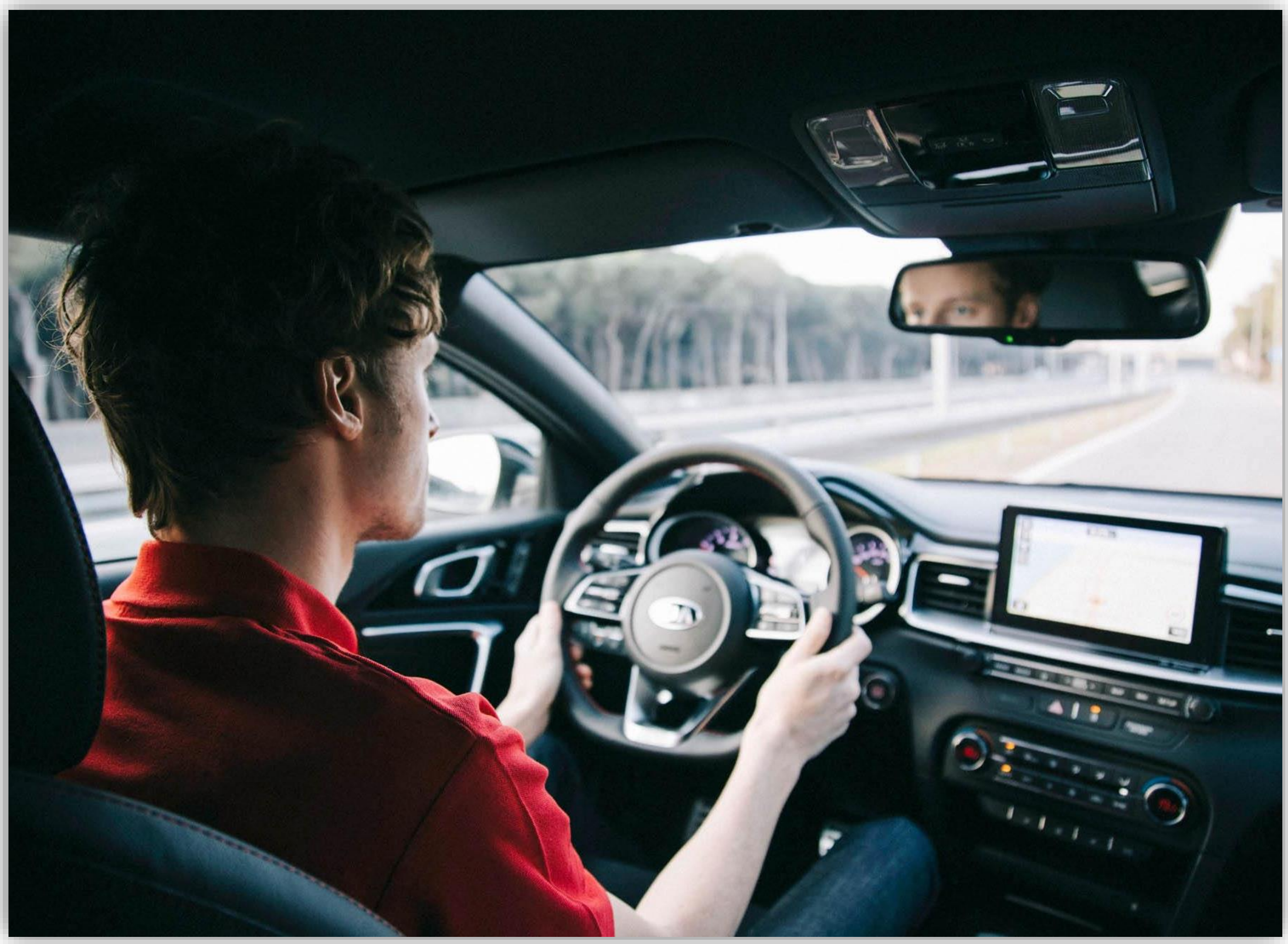
Nya Kia ProCeed ska flörta med bilköpare som väljer bil med hjärtat. Men om man nu väljer med hjärtat, väljer man då verkligen en Kia? Shooting brake-bakdel och roligare köregenskaper går i diametral motsats till märkets annars förnuftiga image.



Kias styrka de senaste femton åren har varit deras insikt att förstå vem köparen är. De har aldrig försökt vara något de inte är. Deras kunder är människor som i mångt och mycket skiter blanka fan, ursäkta språket, vad de åker runt i. I Kias värld trumfar alltid lågt pris och hyfsade lastmöjligheter en sportig framtoning och fyra ringar i fronten. Det är inte konstigt att man finner dem i topp i svenska nybilsförsäljningen 2018, endast slagna av Volvo och Volkswagen.

4 792 stycken Ceed hittade hem hos nya ägare förra året, klart godkänt med tanke på att det var utgående modell. Men tredje generationen Kia ProCeed är fortfarande svaret på frågan ingen ställde. Ännu verkar formen inte vara självklar. Tidigare generationer har varit tvådörrars hatchback, numera är det en fyrdörrars shooting brake– kombi med sluttande coupélinjer. Borta är också den sökta reklamstavning från när man var som mest ängslig ”pro_ceed”. Tack och lov!

En högst subjektiv betraktelse är ändå att nya generationen är riktigt snygg. Gillar speciellt den obrutna linjen som går från vänster till höger framlykta, hela vägen över baken. Kanske lite Panamera-look i val av typsnitt och form förvisso, men samtidigt – den är ju snygg så…! Coupélinjerna kommer självklart på bekostnad av bagageutrymmet, numera ryms 594 VDA-liter, som ändå får anses godkänt. Kombin sväljer 625 liter. Information för finsmakarna: bakrutan hos ProCeed lutar 64,2 grader, till skillnad från kombins 50,9. Måtten utvändigt är något annorlunda också, 46 millimeter lägre och fem millimeter längre än Sportswagon.



Styrningen känns rapp och exakt kring nollan, rattutslaget är snabba 2,44 varv, men fortfarande aningen syntetisk.

För att få klarhet i vilken typ av bil vi sitter i har Kia tagit oss till en racingbana uppe bland bergen utanför Barcelona. Jag sitter i det värsta Kia har att erbjuda, ProCeed GT, med en 1,6 liters bensinmotor på 204 hästkrafter och 265 Nm, exakt samma siffror som i förra generationens värsting med andra ord. Banans första högra sväng följs av en brant klättring uppåt. Petar i sport-läget och mer motorljud letar sig in kupén på artificiell väg. Inget ont i det, det låter riktigt trevligt. Ingen bluddrande Mercedes-motor à la A 45 AMG, men så där lagom mörkt och murrigt.

Trampar fullt och den sjuväxlade dubbelkopplingslådan växlar ned automatiskt. Klättringen går något trögt, motorn varvar hårt och växlingarna dröjer en halv sekund. När jag väljer växlar själv med paddlarna blir det så klart bättre, men lådan är trots allt för seg för att verkligen utmana sina GTI-konkurrenter. Om det nu är konkurrenterna? En sak som irriterar: när du kör manuellt med paddlarna, växlar ned och varvar högt och hårt inför en kurva indikerar bilen vilken växel du egentligen borde ligga på för att spara på soppa. En grön pil pekandes uppåt och siffran sju. Tappar du bort dig bland växlingarna och vill se det, ser du bara rekommendationen, inte den faktiska växeln. Bra i vardagen, men dåligt på en bana.

Greppet är bra. Michelin Pilot Sport 4 gör jobbet väl, men tendenser till understyrning finns där. Kia har har finputsat dämparna på ProCeed och gjort dem styvare än hos vanliga Ceed vilket hjälper. Överlag är fjädrarna en centimeter lägre, fram 13 procent styvare och bak hela 44, samtidigt som krängningshämmaren bak blivit sex procent fastare. Trots viss understyrning och aningen trög låda går det så klart att ha kul på banan. Även om du inte sätter snabbast varvtid räcker effekten för att få smilbanden att leta sig uppåt, men ProCeed är ingen banbil.



Notera den lilla hajfenan på c-stolpen,
en detalj som fick följa med från Kia Proceed Concept som visades i Frankfurt 2017.

Snor några varv i Ceed GT, en bil som svenska Kia tyvärr inte kommer ta in, och där finns en skillnad, en annan lätthet när du ställer siktet mot apex och gasar dig ur kurvan. Vi lämnar banan och letar oss ut på de snirkliga vägarna kring Montserrat. Solen är på väg ner, himlen påminner om en silkesslöja, och som svensk frågar man sig åter igen varför man bor där man bor? En man med kräkla i hand vallar ett tjugotal får. Bibliskt, som att tiden stått still. Jag slänger ett getöga i backspegeln, ser honom försvinna bakom oss och konstaterar att bakåtsikten är bra trots sin nya form.

Interiört är det mesta sig likt, ratten har skalats av i nederkant och ett litet GT-emblem har klistrats dit. Att bilen är framtagen och byggd i Europa, för Europa, märks. Mina 181 centimeter får utan problem plats bakom ratten, även om jag gärna skulle suttit fem centimeter lägre. Ni vet, så där sportigt, va. Det är ju ändå en shooting brake. Stolarna är nya med röda sömmar och ger bra stöd. I GT-varianten bjuds mocka- och läderfåtölj som standard, medan man i mer snikna GT-line (1,4 T-GDI, 140 hästar, 242 Nm) får nöja sig med fuskläder. Taket i baksätet är nu fyra centimeter lägre, men trots det finns acceptabelt med utrymme och komforten är godkänd. Kanske än viktigare att det är fällbart 40/20/40, vilket underlättar på skidsemestern. Inte ens dyra Volvo har det längre.

På vanlig landsväg räcker de 204 hästarna, även om det inte är någon raket vi pratar om. Styrningen känns rapp och exakt kring nollan, rattutslaget är snabba 2,44 varv, men fortfarande aningen syntetisk. Något som även tidigare generationer fått ris för.

Efter en hel dag med ProCeed kan jag fortfarande inte lista ut vem köparen är. Två vuxna och barn kan lika gärna köpa vanliga kombin. Det är en bekvämare bil till mindre pengar som lastar mer. Ett piffigt par i 50-årsåldern? Kanske, men siktar inte de in sig på Mercedes CLA? En sak är säker, priset är bra. Det är lika bra att gå all-in för 295 500 kronor, då får du stora motorn med 18 tums fälgar och läderstolar. Glastak kostar så klart extra. Autobroms, filhållningsassistent och allt annat lull lull ingår.

För GT-line med den mindre motorn, 17-tummare och fuskläder får du betala 249 900 kronor, men då reagerar till exempel inte autobromsen på människor och djur. Ett teknikpaket för 14 900 kronor råder bot på det, men då är det lika bra att gå hela vägen och köpa riktiga GT-versionen.

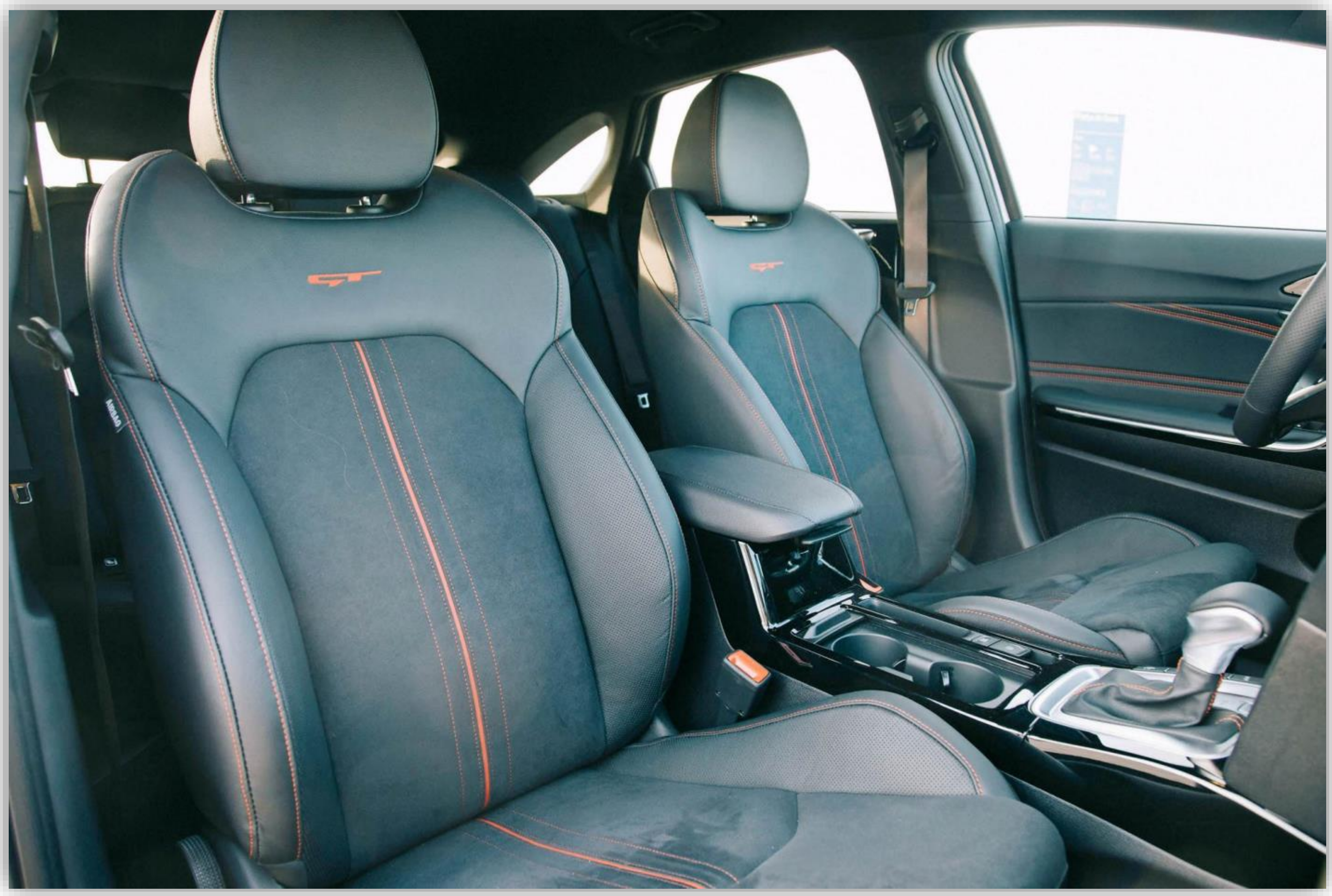


Det mesta är sig likt,
bortsett från ratten som är avhuggen i nederkant och lite röda sömmar här och där.

Vid slutet av året kommer laddhybriden av Ceed, och en fjärde karossvariant ska även presenteras. En sedan? En riktig coupé? Vi får se. ProCeed kommer med stor sannolikhet fortsätta vara en bil som säljs i blyga antal. Märkets pragmatiska köpare bryr sig inte om fräcka coupélinjer. Fast i och för sig, kollega Jonas Borglund berättade nyligen om en herre som krängde sin Aston Martin DB9 för att köpa sig en flångny Kia Stinger GT och blev toknöjd! Kanske har Kia lyckats hittat en ny kundgrupp. Kanske att ProCeed kan locka över några köpare från premiumsegmentet ändå?



I mitten går mätare för vridmoment och turbo att få upp.



GT-stolarna är bekväma och ger stöd åt kroppen när du vill svänga extra mycket höger/vänster.

Tre frågor



Ioannis Roussis – *produktchef Kia Europe.*

Varför är nya Proceed en Shooting Brake och inte en tvådörrars hatchback?

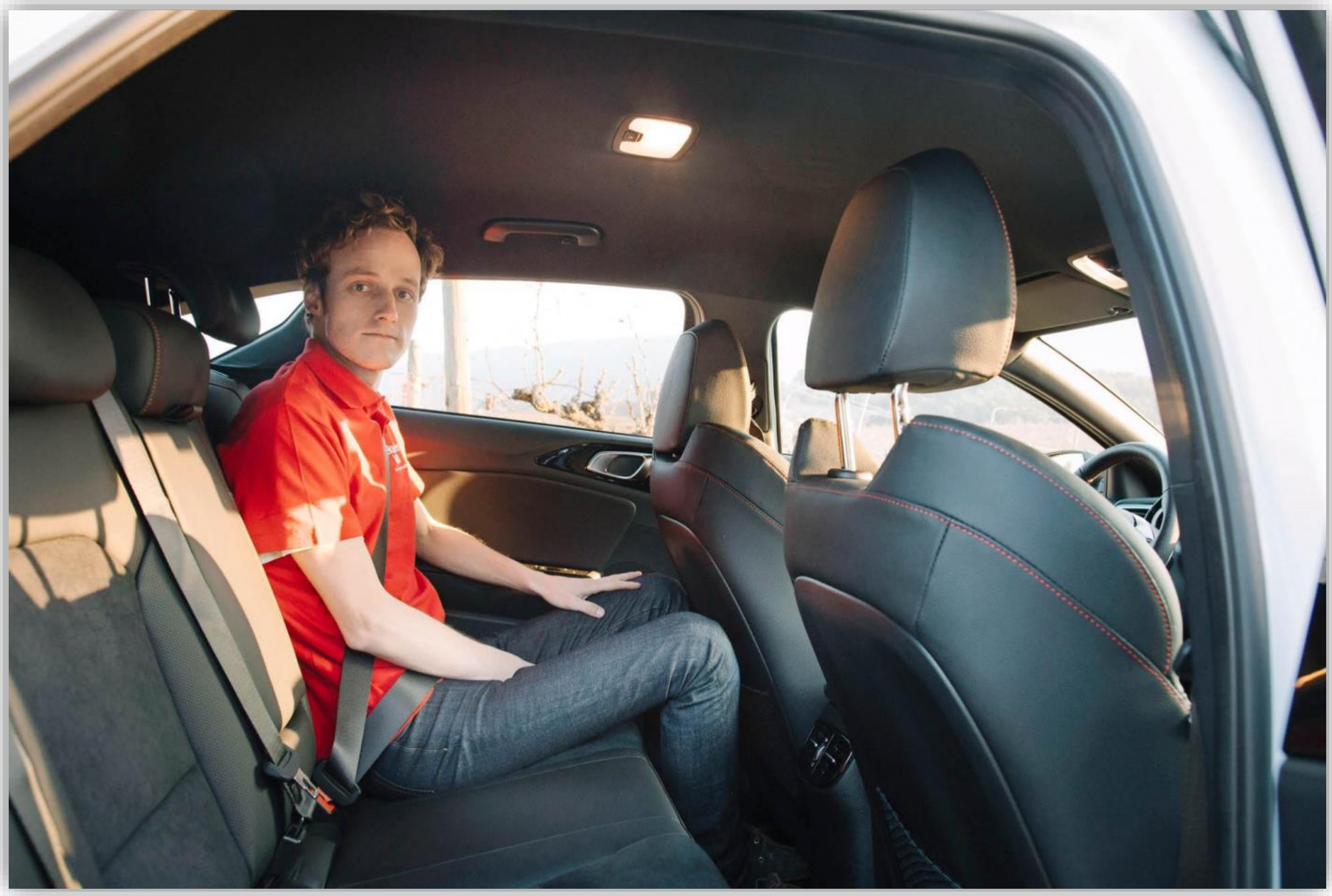
– Vi ser att köparna söker sig mot premiumbilarna inom c-segmentet, och en anledning till det tror vi beror på att de erbjuder fler karosstyper. Mera emotionella, mera sportiga. Vi vill se om vi kan erbjuda det premiumköparna vill ha inom vårt mainstream-segment.

Vilka är konkurrenterna?

– Vi har ingen direkt konkurrent just nu, just därför tycker vi att vi har en unik position. Just nu finns det mycket suvar i c-segmentet, och kanske att köparna börjar tröttna på det och om några år vill ha något nytt.

Är det samma 1,6-liters motor med 204 hästkrafter som i föregående Proceed?

– Det är samma, sifforna är detsamma men vi har fokuserat på CO2. Det finns vissa strukturella förändringar i motorn, som kolvar, ventiler och partikelfiltret.



Trots fyra centimeter lägre takhöjd invändigt får baksätet godkänt för att vara en shooting brake.

Det här är nytt!

Shooting brake
Kia breddar modellprogrammet genom att förvandla nya Proceed från tvådörrars hatchback till fyrdörrars kombicoupé.
Mer satt
Aningen lägre och längre än vanliga Ceed Sportswagon.
Lite sportigare attityd
Fastare. Hårdare stötdämpare ska ge bättre egenskaper för den körglade.

Kia ProCeed 1,6T GDi

Pris 295 500 kronor, säljs nu, första kundleverans slutet av februari.

Motor Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 10,0:1. Direktinsprutning. Borrning/slag 77,0/85,4 mm, cylindervolym 1 591 cm3. Max effekt 204 hk (150 kW) vid 6 000 r/min, max vridmoment 265 Nm mellan 1 500-4 500 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, framhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel 10,6 meter.

Bromsar Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum, däck 225/40 R18.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 265, längd 461, bredd 180, höjd 142, spårvidd f/b 155/156. Markfrigång 13,5. Tjänstevikt 1 363, maxlast 365, max släpvagnsvikt 1 410. Tank 50 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 594 liter med uppfällda säten.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 7,5 s, toppfart 225 km/h.

Bränsleförbrukning Stad i. u l/mil, landsväg i. u, l/mil, blandad körning 0,62 l/mil. CO2 142 g/km.

Garantier Nybil 7 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 5 år, assistans upp till 7 år/15 000 mil vid service hos märkesverkstad.

Skatt 4 264 kr per år de första tre åren, därefter 1 042 kronor per år.

Rivaler



Hyundai i30 Fastback N
Syskonet sväljer inte lika mycket bagage, men är kralligare. 250 eller 275 hästkrafter. Ingen dubbelkopplingslåda, du får gott spaka själv.
Pris: 299 900 kr (250 hk), 339 900 kr (275 hk).



Mercedes CLA 250 Shooting Brake
Vill man ha Shooting Brake är det Mercedes som gäller. Lastar mindre, kostar skjortan och ny generation kommer i år. Vänta in den.
Pris: 343 900 kronor.

GALLERI
Kia ProCeed 2019
28 bilder

9. Prov: 3 generationer BMW-åttor – 850i mot Z8 och i8

Av **Joakim Dyredand**, Publicerad 2019-02-16 kl 06:13, uppdaterad 2019-02-17, 11:08

Tre gånger åtta är tjugofyra. Men den röda tråden är inte antalet cylindrar. Här har vi samlat BMW-bilar med siffran åtta i beteckningen. En av dessa har precis gjort comeback, men en titt i backspegeln är väl så angenäm.



BMW **8-serien är tillbaka!** Detta efter hela 20 års frånvaro. Vi uppmärksammar den formfräcka coupémodellens återkomst med en samling tidigare åttor – 850i, Z8 och i8.

Eller, det är faktiskt inte riktigt sant. Vi nöjde oss inte med en "vanlig" Z8, det blev istället Alpina-versionen, som faktiskt heter V8 Roadster.

Men vi börjar 1989. Detta var ett omvälvande år, inte bara för Bayerns stolta biltillverkare utan för Tyskland i stort. Berlinmuren föll. Revolution i Tjeckoslovakien, diktatorfall i Rumänien och upplösningen av Sovjetunionen. Oroligheter i Kina och den första kommersiella lanseringen av en internetleverantör var likväl omvälvande händelser.

I september slogs portarna upp till Frankfurt Motor Show. Presskåren utsåg Ferrari 348 till salongens stjärna, men i BMW-montern spilldes inga tårar. Här fick nämligen 850i ett strålande mottagande.

Den teknikstinna coupémodellen stoltserade med en V12-motor under den långa och svepande motorhuven. Det gjorde bilen till den andra efterkrigsbilen från Tyskland att föräras detta antal cylindrar i V-formation. Den första var 750i, med samma maskin.

Ur motorvolymen på strax under 5,0 liter levererades 300 hästkrafter och 450 newtonmeter.



Solsken, slingrande småvägar och tre av de läckraste skapelserna från BMW.
Vad mer kan man önska sig?

Tillbaka till nutid och en härligt varm sommardag på Ekerö. Framför mig står en 850 Ci lackad i Oxfordgrön metallic. Årsmodellen är 1995 vilket innebär att detta är den uppdaterade versionen med större motor på 5,4 liter. Men det är inte C i beteckningen som indikerar detta, namnbytet på bakluckan skedde under 1994, innan skiftet från M70- till M73-motorn.

Inredningen går i svart med ett extremt välvårdat nappaläder. Den dova kupén ljusas upp något av dekorpaneler i trä. Den stora mobiltelefonen mellan framstolarna känns mycket tidstypisk, likaså ratten med ett stort centrum som rymmer en inte alltför välpaketerad krockkudde.

Den vackert skinnklädda växelväljaren går ner till en femstegad automatlåda, vilket känns väldigt snålt med dagens mått. GT-vagnen gick även att få med en sexväxlad manuell låda men detta föll bara en sjätte-del av köparna för. Synd, för kombinationen manuell låda och V12 var 850i först med. Andra innovationer på denna bil var bälte integrerat i stolen och att hela familjen halvljus, helljus och dimljus samlats i var och en av de två popupstrålkastarna.

Eftersom 850i, med internkod E31, delade mycket teknik med andra generationen 7-serie (E32) var den också försedd med den innovativa integralbakaxeln med multilänk. Från start eller senare under bilens livscykel erbjöds elektroniska system som stabilitetskontroll med antispinn (ASC+T), hastighetsanpassad servostyrning och elektronisk dämparkontroll.

Även i kupén finns nyskapande elektroniska funktioner. Det börjar redan på väg in, med att de främre sidorutorna åker ner någon millimeter när dörrarna öppnas. De karmlösa dörrarna andas sportighet och när fönstren åter sluter tätt mot karossens lister minskas vindbruset. Inget ovanligt idag, smått revolutionerande 1989. Elstyrd rattjustering andades likväl framtid.

Den låga och långsträckta instrumentpanelen böljar vackert. Halvmåneformen på kombiinstrumentet har klassiskt BMW-snitt men de två övre fläkutblåsen ser eftermonterade ut med sitt branta avslut mot passagerarstolen. Den breda mittkonsolen ger upplevelsen av en kommandobrygga. Allt som behövs för att korsa kontinenter finns till hands.



En äkta coupé har inga B-stolpar. Då blir det så här vackert när man tar ner sidorutorna.

Men det som förbluffar mig är baksätet, som är minst sagt skralt. Jag mindes denna lyxiga jättekupé som större invändigt, men så var jag å andra sidan inte färdigväxt när bilen hade Sverigepremiär. Att jag sedermera skulle stanna på 191 centimeter över havet medför att jag inte får plats i baksätet längre.



Svart nappaläder och väldigt blank trädekor.
Notera den tidstypiska mobiltelefonen på kardantunneln.



Popupstrålkastare, vart tog ni vägen?
Det blir diplom till nästa biltillverkare som satsar på detta igen.



Snyggt med enarmat nackstöd.
Bältet, integrerat i stolen, underlättar insteget till (det trånga) baksätet.

Med samtliga sidorutor nedsänkta får 850i en supervacker profil eftersom det inte finns några B-stolpar. I min bok är det just detta som kategoriserar en äkta coupé, i likhet med till exempel Mercedes CL och Bentley Continental GT.

När jag gör denna reflektion ansluter nästa bil till vår 8-träff med ett diskret men ändå närvarande muller. Tomas Larson kliver ur sin Alpina V8 och känslostormen blossar upp inom mig – över bilen alltså.

Tidsmässigt kastar vi oss fram till millennieskiftet. Världen går på tårna inför den förväntat stundande millenniebuggen som ska leda till samhällkollaps när datorprogram får för sig att vi är tillbaka till år 1900. Av detta blev det inget, som du vet. Eller jo, taxametrarna hos Taxi Åmål slutade att fungera …



Så vitt vi kan minnas är detta den enda BMW-modell som har instrumentrundlar som skär in i varandra. Starkt köpargument.

BMW **fokuserar istället** på att lansera roadstern Z8. Världen hade redan fått en smygvisning av skapelsen 1997, när Z07 Concept debuterar på bilsalongen i Tokyo. Det var Henrik Fisker, verksam vid BMW:s designstudio i Kalifornien som under ledning av Chris Bangle, hade ritat bilen och han lät sig oblygt inspireras av 507 Roadster från 1955. Retrodesign var nämligen högsta mode för tillfället.

Här fanns även inslag av konkurrenters linjer. Det avtagbara taket med två längsgående upphöjningar andades Zagato. I taklöst utförande fanns ytterligare en upphöjning i form av ett "huvudskydd" bakom förarstolen, något man tidigare sett på Jaguar D-Type och Mercedes 300 SLR.

När produktionsversionen kom ut på marknaden cirka två år senare var samtliga "bubblor" borta. Bakom sittbrunnen satt istället två skyddsbågar och på hardtop-taket var det helt slätt.



Inga knappar och reglage från lagerhyllorna, det mesta är unikt för Z8. Kvalitetskänslan är fantastisk.



Rödare blir det inte! Notera att till och med ventilationsgallren är infärgade.
BMW snålade inte vid Z8-produktionen.

I övrigt är Z8 konceptbilen mycket trogen. Den Alpina V8 som vi kör särskiljer sig från Z8 på några punkter visuellt, men framför allt mekaniskt.
I Z8 sitter en av bihistoriens allra ljuvligaste maskiner, den nära 5,0 liter stora V8-motorn som även återfinns i M5 (E39). I likhet med sedanmodellen har roadstern en sexväxlad manuell låda.
Under skalet består Z8 av ett rörramschassi i aluminium, på vilket karossen är bultad. Denna monocoquelösning ger en extremt vridstyv bil där föraren och passageraren tydligt känner av vägens beskaffenheter. Måhända en överloppsgärning för en bil som mest används för att glida fram flärdfullt. Z8 är cirka 135 kg lättare än M5 och sprintar till 100 km/h på blott 4,7 sekunder. Lika respektingivande som 8.15-tiden runt Nürburgrings nordslinga.
Alpina ville däremot att deras version skulle ha en något mer avslappnad approach. Man valde helt sonika att lyfta ut den magiska motorn och ersätta den med en Alpina-maserad version av den 4,8 liter stora V8 som även återfanns i X5 och 7-serien. Till denna hade man kopplat en sexstegad automat.



De långsmala BMW-njurarna flörtar ohämmat med 507 Roadster.
Och visst är det snyggare än dagens överdimensionerade doningar.



Alpina behövde inte slå knut på sig själva för att förädla förarmiljön. Nytt rattemblem, blå mätartavlor, växelväljare, växlingsknappar på rattkransen och växeldisplay framför ratten är Alpina-unikt. Centralt placerat kombiinstrument var högsta mode vid millennieskiftet.

I sittbrunnen noteras nytt emblem i ratten, som på kransen har fått knappar för växling. Växelspaken är givetvis också utbytt mot en växelväljare. Instrumentpanelens centrerade kombiinstrument har Alpina-typisk blå botten. Framför ratten har en extra instrumentrundel installerats för att visa vald växel.

Inredningen är i jämförelse med 850i betydligt mer lekfull – och färgglad. Den röda dominansen fortsätter även när man öppnar bagageutrymmet. Läckert!

Det som slår betraktaren är att knappast några knappar eller reglage har plockats från lagerhyllorna. Knapparna till stolsvärmen, placerade på mittkonsolens sidor, känns igen från samtida BMW-modeller men annars är det modellunikt. Påkostat!

Känslan av precision och detaljkvalitet är över-väldigande. Allt är så pass solitt att till och med trions allra nyaste tillskott, i8 Roadster, får se sig slagen. Även kvaliteten på lädret känns bättre, mer genuin.



På väggen bakom framstolarna sitter en plakett som förkunnar att detta är bil 195/555. Exklusivt!



För att kunna erbjuda automat bytte Alpina M5-motorn mot en annan BMW-V8.

När jag erbjuds att ratta V8 Roadster till nästa fotomiljö är jag inte nödbedd. Den förhållandevis tunna rattkringlan vilar skönt i händerna. Den hydrauliska servoverkan utan modernt elunderstöd ger en oslagbar känsla. Kommunikationen blir som en förlängning av min ryggrad, en äkthet och ärlighet som moderna bilar inte kan mäta sig med.

Motorn drar jämnt och tryggt. De 19 färre hästarna än Z8 Roadster är inget man saknar. Förlusten kompenseras med råge av att man slipper växla manuellt. Jo, det är visserligen roligt men passar inte biltypen.

Vinddrag förekommer, men med de rejäla sido-rutorna uppe och turbulensskyddet monterat mellan rundslagningsskydden bakom stolarna blir färden angenäm. Starkast intryck lämnar den redan nämnda styrningen. Jösses så delikat!

Vi stannar till för bilbyte. Jag passar på att resa bakåt i tiden, till 850 Ci. Den hastighetanpassade servoverkan gör arbetet löjligt lätt i låg fart, men tyvärr går en del av precisionen förlorad. Det är istället fjädringskomforten som imponerar, trots bilens många år på nacken. När modellen debuterade gjorde tyska Auto Bild samma betraktelse:

"Man måste uppleva det för att tro att det är sant, och då med fördel genom högfartskurvor på autobahn. Gupp och ojämnheter, stötar som garanterat ger rusningar av adrenalin hos föraren i andra bilar, lämnar 850i-föraren helt oberörd."

Med sidrutorna nere skapas nästan en åka öppet-känsla. Och eftersom bältena sitter integrerade i stolen skapar fartvinden inget irriterande fladder mot vänsteraxeln. Bilens väl tilltagna yttermått gör sig påmint på småvägarna. Visst, i8 Roadster är bredare enligt databladet, men huvudet säger något annat. Även den ansenliga vikten, med en majoritet på framaxeln, gör sig påmind.

Mina dagdrömmar glider iväg till autobahn. Det är sommaren 1990 och It Must Have Been Love med Roxette pumpar ur bilstereons högtalare. Jag håller stumt i vänsterfilen och gläder mig åt att kunna helljusblinka utan att fälla upp popupstrålkastarna, i stötfångaren sitter lampor just för denna funktion. En Audi 100 viker hastigt undan. En Mercedes 500 E blir nästa skalp. Med upphöjt lugn når jag fartspärren vid 250 km/h. Wunderbar!

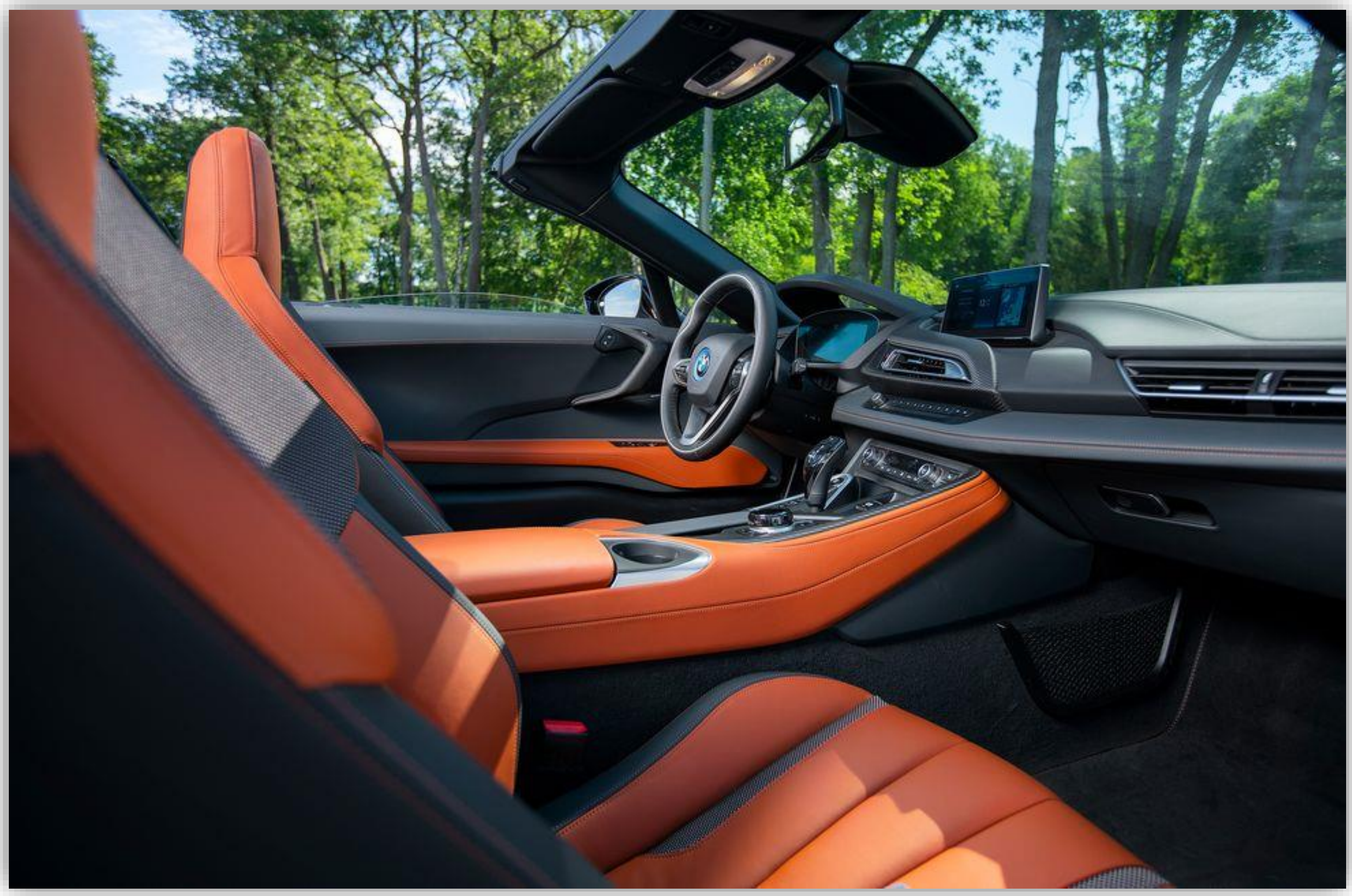
Vi har kommit fram till Svartsjö slott. Alpina-ägaren Tomas och 850 Ci-ägaren Peter Askenfors har båda fått köra nytillskottet i8 Roadster, som vid fototillfället är så färsk att den rullar på grönplåtar. Det blir både ris och ros. Krånglet med att ta sig in och ut ur kupén uppskattas inte, men det ska tillstås att manövern blir något enklare i Roadster jämför med i8 Coupé.



Kommer man från V12 eller V8 upplevs givetvis det speciella motorljudet som en blott trecylindrig spis genererar som en trist nymodighet, speciellt så eftersom artificiellt ljud framförs i högtalare. Ett motargument är givetvis att det kan vara väldigt mysigt att glida fram helt ljudlöst, på eldrift.

Coupémodellen lanserades 2014 och att Roadster har dröjt är synd. Hela konceptet kommer mer till sin rätt i taklöst utförande. För formerna till trots, detta är ingen supersportbil för bankörning. De förhållandevis smala däcken, tekniken med elmotor på framhjulen och förbränningsmotor på bakhjulen gör att köregenskaperna inte blir helt konsekventa, vid maximal attack.

Lanseringen av Roadster sammanfaller med en ytterst varsam facelift av i8 Coupé. Visuellt knappt märkbar, men skärmen ovanpå instrumentpanelen är numera även pekskärm, där man tidigare var hänvisad enkom till iDrive-reglaget.



Interiördesignen Accaro matchar karossfärgen E-Copper perfekt.
Moderna interiörer har tydligt stökigare linjer än förr.



Att sidorutorna inte går hela vägen ner är mer än lite irriterande.

Samtidigt har elmotorn fått höjd effekt, från motsvarande 131 till 143 hästkrafter. Det starkare högvoltsbatteriet har ökat den elektriska räckvidden, från 35 till 55 kilometer. När det gäller i8 Roadster, som väger 60 kg mer än Coupé, uppges räckvidden till 53 km.

Hur många veckor, nej månader, som i8 har spenderat i vindtunnel törs jag inte gissa. Varje element av bilen är gjort för att skära luften med minsta möjliga motstånd. Titta på körbilden här i reportaget där i8 glider i ensamt majestät. Öppningen i tröskelns bakkant blottar stora öppningar i bakvagnen. Fräckt! De friliggande vingarna som löper från huvudskydden och ner mot baklamporna är ett annat formfenomen.

Jag minns från mina många mil med i8 Coupé att den redan från drygt 40 km/h framkallar ett brummande ljud av tryckturbulens om man kör med sidorutorna nere. Lyckligtvis dras inte Roadster med samma sensation. Den minimala bakrutan kan med en knapptryckning dubblera som turbulensskydd. Det går även att skicka ner bara bakrutan vid färd med suffletten uppe. En extremt irriterande detalj är att sidorutorna inte går ner hela vägen. Ett halvmåne-format parti blir kvar, som högst cirka fyra centimeter. Detta givetvis mitt på dörren där man hade velat lägga sin kromade armbåge.



Det är inte bara temperament på el- och förbränningsmotor som justeras på körprogramväljaren. Även kombiinstrumentet byter skepnad. Från klimatblått till sportrött.



Till skillnad från Coupé är Roadster strikt tvåsitsig. Bakom framstolarna finns i stället ett praktiskt lastutrymme. Det uppskattas verkligen eftersom ordinarie lastutrymme bakom förbränningsmotorn är klart begränsat i volym och dessutom blir varmt av både motor och solljus.

1999 gick 8-serien ur produktion. Totalt byggdes det 30 621 exemplar. Någon cabrioletversion blev det aldrig, men en prototyp finns på BMW-museet i München – och den är riktigt snygg. Det finns ett antal exemplar till, byggda av privatpersoner och tuningföretaget Köenig.

Visste du förresten att BMW handbyggde 24 exemplar av 8-serien i Sydafrika? På grund av skatteskäl blev speciallösningen att bilarna fick färdigställas där.

Innan sagan var all hann motorfamiljen utökas med V8-försedda 840i/840Ci samt den M-motorförsedda 850 CSi med hela 381 hästar. Av den totala produktionen var mer än två tredjedelar V12, av värstingen 850 CSi byggdes blott 1 510 exemplar.



Att glida fram både ljud- och taklöst med i8 Roadster är rogivande.
Att lyssna på en V8 i Z8 gör inte heller ont.



En vacker sommardag som denna kan man vädra sittbrun, kupé och några rum på Svartsjö slott. Reflexerna på bakre stötfångaren visar att denna Alpina V8 har varit en USA-bil.

När det var dags för Z8-pension, under 2003, hade man i München byggt 5 703 stycken. Av dessa genomgick 555 exemplar Alpina-förädling.

Produktionen av i8 passerade 10 000 enheter i slutet av 2017, detta innan Roadster satts i produktion. Försäljningen var som högst 2015 men räkna med att den kommer att gå upp igen med hjälp av Roadster. Att kalla i8 för en succé är en överdrift, kanske är den för modern. Men även 850i och Z8 var före sin respektive tid.

Det var länge sedan modellbeteckningen hos en BMW avslöjade motorvolym, som när 325i hade 2,5-

literssexa. Men siffran åtta ska på något vis indikera hur högt i märkeshierarkin en bil står hos BMW. Z8 är följaktligen liksom större och lyxigare än Z1, Z3 och Z4.

I fallet i8 är det många som blir överrumplade när man berättar att den är trecylindrig. Flera gånger när jag har kört i8 har jag fått frågan om den har samma V10 som M5 (E60). Motorn har varit avstängd vid frågetillfällena, bör tilläggas … Men helt orimligt är spörsmålet inte, design-mässigt ser i8 ut som en

konkurrent till Lamborghini Gallardo/Hurracán.

Medan V12-motorn i 850i räckte för att skicka bilen till 100 km/h på 7,4 sekunder tar samma resa med i8 Roadster bara 4,6 sekunder. Betänk då också att 850i drar drygt sju gånger så mycket bränsle, om vi tillåter oss att blanda två olika körcykler i räkneexemplet.

Elektrifiering har helt klart gett positiva effekter för prestanda och klimatavtryck. Men när det gäller intryck är det ur denna trio faktiskt Z8 (okej, V8 Roadster) som biter sig fast allra hårdast. Ett mästerverk på flera plan! Ägaren Tomas Larsson råkar faktiskt äga en Z8 också. Vi har redan talat om att ta en tur med båda till sommaren. Det får gärna bli sommar väldigt, väldigt snart.

TEKNISKA DATA

BMW 850Ci (E31)

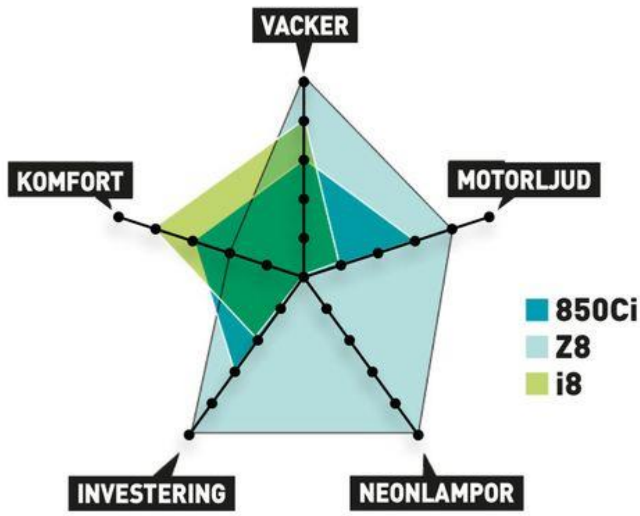
MOTOR: V12, bensin, 5 379 cm³, 326 hk vid 5 000 r/min, 490 Nm vid 3 900 r/min. 5-stegad automat, bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 780/1 855/1 340 mm. Axelavstånd 2 684 mm. Tjänstevikt 1 880 kg. Bagagevolym 320 l (VDA).

PRESTANDA: 0–100 km/h 6,3 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 15,5 l/100 km/h. CO_2 360 g/km.

PRIS: 778 100 kronor (1991). Aktuell 1989–1999.

PERSONLIGHET



Alpina BMW V8 Roadster (Z8) (E52)

MOTOR: V8, bensin, 4 837 cm³, 381 hk vid 5 800 r/min, 520 Nm vid 3 800 r/min. 5-stegad automat, bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 374/1 831/1 318 mm. Axelavstånd 2 504 mm. Tjänstevikt 1 635 kg. Bagagevolym 203 l (VDA).

PRESTANDA: 0–100 km/h 5,3 sek. Toppfart 260 km/h. Förbrukning 13,2 l/100 km/h. CO_2 306 g/km.

PRIS: 191 900 euro (2002). Aktuell juni 2002–oktober 2003.

BMW i8 Roadster (I15)

MOTOR: R3, turbo, bensin/laddhybrid, 1 499 cm³, 231 hk vid 5 800 r/min, 320 Nm vid 3 700 r/min, elmotor 143 hk/250 Nm, 6-stegad automat, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 689/1 942/1 289 mm. Axelavstånd 2 800 mm. Tjänstevikt 1 695 kg. Bagagevolym 88 l (VDA).

PRESTANDA: 0–100 km/h 4,6 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 2,1 l/100 km/h. CO_2 46 g/km.

PRIS: 1 631 500 kronor. Aktuell nu.

SUMMERING

BMW 850Ci

PLUS: Stark motor, fin drivlina, trevliga köregenskaper och slanka linjer.

MINUS: Fjädringen är inte fluffigt GT-komfortabel. Ingen lättviktare ...

BMW Alpina V8 Roadster (Z8)

PLUS: Gudavacker, magiskt motorljud, neonbaklampor.

MINUS: Begränsad tillgång, dyr i inköp – fortfarande.

i8 Roadster

PLUS: Går att köra snålt, enorm blickfångare.

MINUS: Konstgjort motorljud, litet bagageutrymme.

Joakim Dyredand

DAGENS NYHETER.

10. Jaguars Tesladödare en dröm att köra – till dess ångesten tar över

Kalle Holmberg

Publicerad 2019-02-16

Så bekväm, så snygg, så snabb – och samtidigt så sofistikerad utan att bli snobbig. Den helt eldrivna Jaguar I-Pace tar nu upp kampen med Tesla, regenten i elbilsland. Och det gör britten med en lyxbilskänsla som den amerikanska konkurrenten inte når upp till. Men så var det haken med räckviddsångest…



469 centimeter på längden är relativt återhållsamt för en bil i lyxklassen. Jaguar I-Pace är en sann vägslukare, så länge laddningen är tryggad.

Jaguarens formspråk är lite svårt att greppa, åtminstone inledningsvis. Linjeföringen känns igen från E-Pace och F-Pace, men I-Pace har ett eget uttryck som efterhand verkligen tilltalar. I marknadsföringen hävdas att det är en suv.

Suv, crossover, sport? Det förhållandevis låga insteget påminner inte om suv, crossover kanske är bättre (men det epitetet har Jaguar reserverat för F-Pace). En slags sportbil för fyra känns mest rätt.

Formgivningen med ett hjul i varje hörn och en långsluttande bakruta, avrundat med karossens skarpa kapning bak (det sistnämnda lite likt gamla Saab 9000 CS), ger ett kraftfullt intryck utan att vara det minsta aggressivt.

Denna formel har dock inget med bra runtomsikt att göra. Med blicken i backspegeln påminner bakrutan mest om de tidiga Folkornas futtiga dito. Stilen känns igen från exempelvis koncernsystern Range Rover Evoque.

Hur som helst, I-Pace är snygg på ett slags sofistikerat sätt, klart värdigt ärevördiga Jaguar.

De 400 hästkrafterna fördelas på två motorer, en på varje axel, och ger genom eldriftens direkta vridmoment denna femsitsiga bil hisnande acceleration. Noll till hundra ska gå på 4,8 sekunder.



Inredning i premiumklass. Knappar och vred tackar vi för bland allt pekande på skärm.

Verkligen imponerande, men det var också här som novisen i mig började ana oråd. Ska elen räcka?

Min enda helt eldrivna bilbekantskap sedan tidigare är Mitsubishis småbil I-Miev. En kortare tur centralt i Stockholm för åtta år sedan var en liten men ändå ögonöppnare för vad eldriften har att ge. Begreppet räckviddsångest fanns redan då, men inget jag fick anledning att fundera över (DN:s Pia Gripenberg greps däremot av räckviddsstressande funderingar...).

Två dagar i sträck blev däremot denna speciella ångest påtaglig i Jaguaren, i hög grad beroende på dålig planering som skylls på min bristande elbilserfarenhet, men också av icke fungerande laddstationer – i mitt fall i Vingåker och Katrineholm. Med 18 mils räckvidd angiven kändes det högst riskabelt att från Vingåker – där en laddstation vid en outletbutik gav noll i resultat – styra hem mot Stockholm, totalt 16 mil.

Av Clevers laddstationer i Katrineholm, två med sammanlagt sju laddpunkter, uppgav företagets jour att tre var ur funktion. Efter många om och men, med berömvärd hjälp av jourhavande serviceperson, fick vi fram el till bilens törstande batterier på en av dessa punkter.

Men det tog tid att få till en extra dos om 58 kilometer. Tur att McDonalds låg intill, med värmande kaffe och annat i näringsväg.

Hjälp, så lite kraft det är i batteriet! Och 22 timmar och 47 minuter innan det åter är fullt... Foto: Kalle Holmberg

Efter fotografering dagen därpå följde ytterligare en portion räckviddsångest. Till slut räddades vi av en laddstation vid Huddinge sjukhus besöksparkering. Rena hägringen, men det var verkligen el som stod där och väntade. Tack!

Teslas satsning på egen laddservice är föredömlig, en viktig förklaring bakom märkets framgångar. I långa loppet måste dock en standard utkristallisera sig som alla tillverkare kan ansluta sig till.



Hjälp, så lite kraft det är i batteriet! Och 22 timmar och 47 minuter innan det åter är fullt...

Tillbaka till denna bils körbarhet, oaktat laddningsaspekterna. I-Pace är helt underbar att köra, färden är bekväm med luftfjädring (tillval) som en faktor, en bekväm kupé för åtminstone fyra en annan. En femte passagerare i mitten bak kan slå i taket och dessutom ”knuffa ut” grannarna.

Hård körning klarar den fyrhjulsdrivna bilen väl, viss understyrning kan kännas av i skarpa kurvor då föraren tillåter olämpligt hög fart. Sammantaget kände jag dock att sportbilsegenskaperna inte var där för att utnyttjas, dels för den kraftigt ökade elåtgången, men också för att I-Pace är en långfärdsvagn som slukar mil i en värdig och tyst omgivning – så när som på högt ljudande däck när asfalten är grov.

Den kraftiga motorbromsning som träder in när man släpper gaspedalen – en förutsättning för extra laddning under färd – känns till en början smått obehaglig (bilens bromsljus varnar bakomvarande även utan tryck på bromspedalen). Efterhand vande jag mig, med följd att känslan av att alltid ge bilen gas infann sig. Funktionen kan dämpas, om man så vill.

Bagagerummet är definitivt inte i Teslas klass – hyfsat stort, inte mer. Bakre ryggstöden kan fällas enligt kombikupéprincipen för större utrymme.

Säkerhetsfunktioner som döda vinkeln- och filvarnare finns med i utrustningen. Euro Ncap har gett I-Pace högsta betyg, fem stjärnor, i sitt krocktest.

Tesla ligger ännu en tid före Jaguar. Men britterna har med indiskt kapital fått fram en värdig utmanare, inte minst för att premiumkänslan är påtaglig i I-Pace – en lyxbil helt enkelt.

Glöm sedan inte bort att Audi E-tron och Mercedes EQC finns med i elbilskapplöpningen.

Läs mer:
Första provet på svensk mark: Så är Tesla Model 3 att köra
Audi E-tron: ”Elbilen som sätter en ny standard i klassen”
Mercedes nya elbil ska utmana Tesla
Teslas värde står sig bäst bland tre år gamla bilar
Så var det att byta till elbil – bensinkostnad byttes mot amortering
Laddad kärlek vid första ögonkastet



Inget jättelikt bagagerum. Stuvutrymme under golvet samt i fronten.

Jaguar I-Pace EV 400 AWD HSE
Miljö
Koldioxidutsläpp: 0 gram/km.
Energiförbrukning: 22 kWh/100 km, 24,8 kWh/100 km för HSE-versionen.
Miljöförmåner: Ja, klimatbonus 60 000 kronor.

Ekonomi
Pris: Från 849 900 kronor, provbilens (HSE) pris 943 100 kronor.
Årlig fordonsskatt: 360 kronor.
Energikostnad: Uppgift saknas.
Servicekostnad 3 år/6.000 mil: Fri service 3 år/10 000 mil.
Garantier: Nybil 3 år/10 000 mil, fri service 3 år/10 000 mil (gäller ej taxi), rostskydd 6 år, vagnskada 3 år, lack 3 år, assistans 3 år, drivlina och batteri 8 år/16 000 mil.

Teknik
Motor: Två elmotorer, en fram på 200 hk, en bak på 200 hk, vridmoment 696 Nm.
Drivning: Fyrhjulsdrift.
Batteri: 90 kWh.
Räckvidd: 41,5–47 mil (enligt WLTP).
Växellåda: Automatisk.
Acceleration 0–100 km/tim: 4,8 sekunder.
Toppfart: 200 km/tim.

Mått/vikt
Längd/bredd/höjd: 469 cm/190 cm/157 cm.
Bagagevolym bak/fram: 656 liter, 1 453 liter med fällt baksäte, litet utrymme framtill.
Tjänstevikt: 2 302 kilo.
Dragkapacitet: 750 kilo.



Betyg del för del
Köregenskaper 5
Säkerhet 4
Design 5
Komfort 5
Ekonomi 3
Totalbetyg = 22 av 25

Plus
Snabb
Bekväm
Formgivningen
Sofistikerad lyx

Minus
Svag infrastruktur kan ge räckviddsångest
Dyr
Begränsat bagagerum

ViBilägare

11. Bilbyggarquiz del 1



[Bilbyggarquiz del 1](#)
[BILDQUIZ](#)
[Vet du i vilka länder följande tio modeller är tillverkade? Utmana dig själv i vårt quiz!](#)

12. Quiz: Hur mycket kan du om Saab?



Quiz: Hur mycket kan du om Saab?
Publicerad: 2014-09-18 19:18
Att ha en del kunskaper om den svenska nationalklenoden Saab hör till...

13. Italienska Giardinettas

Publicerad 2019-02-16 kl18:30

Text **Mårten Carlsson**

Dags för lite vackra italienska stationsvagnar, eller Giardienettas som de kallas hemmavid.



Giardinetta betyder ungefär liten trädgård/gård, en "gårdsbil" alltså. Jämför med Estate wagon och vårt Herrgårdsvagn.

Bildspel
21

Klassiker

14. Grattis Vauxhall Viva!

Publicerad **20 februari 2009**

DAGENS NAMNSDAGSBIL

I dag när Vivianne har namnsdag passar vi på att hylla Viva!



Viva kommer av latinets Vivat och är ett utropsord som på spanska, portugisiska, italienska och franska (vive) kan översättas till: **Länge leve!**

Vauxhall Viva introducerades 1963, ett år efter den snarlika men inte identiska Opel Kadett A. För Vauxhall var den då ett viktigt steg in på **kompaktbilsmarknaden**. Den fanns enbart som **tvådörrars** sedan, men en skåpbilsversion såldes som Bedford 8 och 10.

Den andra generationen Vauxhall Viva tillverkades mellan 1966 och 1970 var större än sin föregångare och hade den för GM och tiden så typiska **"coke bottle-formen"**.

Den 1 057 kubik stora motorn i föregångaren hade borrats upp till 1 159 kubik, värstingmodellen Viva GT hade en 1 975 kubik stor motor. Viva fanns nu i tre olika karossformer, tvådörrars och fyrdörrars sedaner och en tredörrars kombiversion.

1970 kom den tredje generationen Viva, mekaniskt var den snarlik föregångaren men hade en ny kaross som gav större innerutrymmen. Alla tre generationerna Vauxhall Viva såldes i Sverige. 1979 lades modellen ned. 1 516 792 Vauxhall Viva tillverkades totalt.

2004 blåste GM liv i namnet Viva igen då den rysktillverkade **Chevrolet Viva** kom. Den Malaysiska biltillverkaren Perodua har sedan 2007 också en modell som heter Viva.

Även i Australien har GM använt modellnamnet Viva. Det valdes för en lokal upplaga av Lancetti som från 2005 säljs som Holden Viva.



Stolt fabriksledning vid Vauxhalls fabrik i Ellesmore
poserar vid den först Vivan som tillverkades i den nya fabriken 1964.



Runda former! Nästa generationen Viva, HB kallad,
hade den form som känns igen från många andra GM-bilar från den här tiden.



Den tredje och sista generationen Vauxhall Viva:
HC introducerades 1970 och skulle tillverkas till 1979.



Holden Viva lär vi aldrig få se i Europa så vi får trösta oss med Chevrolet Lacetti.









Från Malaysia kommer Perodua Viva.
Modellen bygger på den sjätte generationen Daihatsu Mira.



Brabhams Viva
Inte bara Shelby satte sin signatur på prestandabilar,
Jack Brabham fick en egen modell 1967. Men Vauxhall Viva Brabham såldes bara i ett år.

SLUT